BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 marca 1934 r. | NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

KONIECZNE ELEMENTY DALSZEGO ROZWOJU GDYNI.

Najaktualniejszem dziś zagadnieniem gdyńskiem jest utrzymanie przeładunków naszego portu na odpowiednio wysokim poziomie. W związku z tem należy stwierdzić, że obroty portowe w znacznym stopniu zależne są od szeregu elementów zmiennych w przeciwieństwie do portów starych, gdzie osiadły w porcie handel i przemysł odgrywa decydującą rolę na kształtowanie się rodzaju i wysokości przeładunków.

Do tych płynnych elementów należy zaliczyć tendencje polityczne oraz skutki wzajemnej konkurencji, jak np. obniżanie opłat i taryf, wyznaczanie premij przeładunkowych i propagandę. Jeżeli chodzi o momenty polityczne, to stwierdzić należy, że wysuwanie zagadnień gdyńskich w rokowaniach międzynarodowych w poważnym stopniu osłabia nastawienie się sfer gospodarczych kraju na współpracę z naszym portem, tak, iż w wyniku tych rokowań może port nasz być narażony na straty.

Dzieje się to głównie dlatego, że port gdyński nie jest jeszcze dostatecznie nasilony placówkami gospodarczemi, któreby mogły przeciwstawić się skutecznie zakusom zagranicznych sfer gospodarczych do ograniczenia wpływów i roli naszego portu.

Postanowienia ostatniej umowy polsko-gdańskiej świadczą o tem, że czynniki rządowe przeświadczone są o możliwości wywierania decydującego wpływu nakierowanie towarów na ten czy inny port według swego uznania i stosownie do bieżących konieczności natury politycznej. Słuszność tego poglądu daje się jednak potwierdzić jedynie w odniesieniu do tych towarów, których produkcja podlega specjalnej kontroli Państwa, względnie których eksport lub import uzależniony jest od ściśle określonej polityki gospodarczej Rządu, jak np. reglamentacja, premjowanie itp. Pozatem jednak w dużej ilości wypadków decyduje właściciel towaru o kierunku jego transportu, powodując się włącznie tylko względami kalkulacyjnemi lub przyzwyczajeniem. Jeżeli dysponent ma siedzibę swoją poza portem, będą dla niego miarodajne jedynie względy na taniość i sprawność portu.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa, jeżeli osoba dysponująca towarem, ma swoją siedzibę w danym porcie. Pomimo wysuwania nieraz daleko idących postulatów, dotyczących usprawnienia i potanienia funkcyj portowych, nie będzie ona swojego towaru przerzucać na port sąsiedni, na skutek chwilowej pomyślniejszej konjunktury w tym porcie.

Portowy handel gdyński, reprezentowany dzisiaj już przez 36 firm, jest dotychczas jeszcze nastawiony tylko na import, w szczególności towarów kolonjalnych, owoców, ryb i śledzi. Z tej ilości zaledwie kilka przedsiębiorstw związało się na stałe z portem naszym przez poczynienie inwestycyj. Istniejący już od dłuższego czasu na terenie portu przemysł, doznał w ostatnim czasie zwiększenia przez kilka placówek t. zw. przemysłu handlowego i przez przemysł rybny.

Rozpatrując zagadnienie stałego związania obrotów towarowych z portem gdyńskim, dzięki uskutecznieniu na jego terenie poważniejszych inwestycyj przez prywatne przedsiębiorstwa przekonamy się, że tylko kilka grup można do takich towarów zaliczyć. W eksporcie jest to węgiel, cukier, częściowo artykuły monopolowo-akcyzowe, artykuły hodowlane produkcji rolnej, — w imporcie towary kolonjalne dla jednej firmy, owoce dla aukcyj owocowych, bawełna, t. zw. polskie śledzie, ryby dla przemysłu

wędzarniczego i wreszcie surowce dla portowego przemysłu ryżowego i olejarskiego. Dalsze grupy artykułów, oraz część artykułów tu wyszczególnionych zależne są od wzmiankowanych wpływów zmiennej konjunktury portowej.

Dlatego też stworzenie w porcie kupiectwa i przemysłu, związanego z portem na stałe przez inwestycje i dobrze zorganizowane placówki, powinno być uważane obecnie, po ukończeniu głównego etapu rozbudowy portu handlowego w Gdyni, za jedno z najważniejszych zadań zarówno czynników rządowych, jak i sfer gospodarczych i za naczelny program rozbudowy polskiego handlu zamorskiego.

Nasuwa się jednakże pytanie, czy w tym względzie posiada port gdyński dostateczną siłę atrakcyjną. Praca w naszym porcie pod wieloma względami nie odbywa się w warunkach normalnych, a jeżeli chodzi o specjalne momenty zachęcające, to nadmienić należy, że od czasu wydania rozporządzenia o ulgach w zakresie podatku przemysłowego i opłat stemplowych, nie spotykamy się z dalszemi posunięciami, które nosiłyby charakter specjalnej pomocy dla Gdyni. Wszystkie zarządzenia bowiem jak np. o morskich cłach preferencyjnych, zmianach kolejowej taryfy portowej i reglamentacji przywozu, odnoszą się w równej mierze do obydwu portów polskich — Gdańska i Gdyni.

Natomiast zaistniał w ostatnim szczególnie czasie szereg momentów wysoce negatywnych, które mogą poważnie osłabić możliwości dalszego rozwoju portu, wywołując w sferach gospodarczych obawę narażania się przez przyjście do Gdyni na duże przykrości i straty. Z tego też względu należy nasz program portowy, który realizuje się narazie prawie wyłącznie tylko pod względem technicznym, wzbogacić nowemi momentami atrakcyjnemi takiemi, któreby przyczyniały się w wydatniejszej mierze do osiedlania się w Gdyni handlu i przemysłu portowego. Charakteryzując momenty te ogólnie, zaznaczyć należy, iż chodzi tu o takie nastawienie, tak ze strony czynników urzędowych, jak i samorządu gospodarczego, oraz sfer gospodarczych, któreby stwarzało dla Gdyni pomyślną i życzliwą atmosferę, mogącą zachęcić kapitał prywatny do inwestowania się na terenie portu i wywołującą pełne wrażenie, że inicjatywa prywatna, ujawniająca się w porcie w zakresie organizacji handlu portowego i placówek przemysłowych, spotka się z odpowiedniem uznaniem, opieką, pomocą i ochroną.

Wyżej postawione w ogólnych zarysach zagadnienie omówione zostało szczegółowo podczas konferencji gospodarczej, która odbyła się w Gdyni w dniu 10 marca br. Poszczególne jego punkty znalazły swe rozwinięcie i należyte zrozumienie.

Utrwalona w ten sposób została już w dniu 8. 12. 1933 r. wysunięta przez P. Ministra Przemysłu i Handlu zasada, że w obecnem stadjum rozwoju Gdyni palącem zagadnieniem jest dostosowanie do rozbudowanego technicznego aparatu portowego również i aparatu handlowego i przemysłowego. Zrealizowanie tego zagadnienia wymaga, oczywiście, wiele czasu i wiele wysiłków, lecz zdać sobie należy dokładnie sprawę z tego, że jest ono nieodzownym postulatem trwałego dalszego rozwoju jedynego suwerennego portu polskiego.

Józef Kawczyński.

CHARAKTER PRAWNY ŻEGLUGI HANDLOWEJ MORSKIEJ

Prawo handlowe morskie dotyczy stosunków prywatno-prawnych w żegludze handlowej morskiej, tj. tej żegludze, która jest uprawianą w celach zarobkowych. Definicję statku handlowego morskiego (Kauffahrteischiff, merchent ship, navire marchant) daje § 474 Kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. Decydującą cechą takiego statku jest przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej. Nie wpływa na jego charakter faktyczne używanie go także w żegludze śródlądowej, czyli statek handlowy morski nie traci swego charakteru, jeżeli odbywa swoje rejsy także na wodach śródlądowych, połączonych z morzem, ale nie nabywa w tym przypadku właściwości statku handlowego śródlądowego, gdyż statek nie może posiadać równocześnie charakteru prawnego statku handlowego morskiego i statku handlowego żeglugi śródlądowej[1]). Przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej i tem samem charakter statków handlowych morskich, posiadają przedewszystkiem statki morskie, przewożące osoby i towary, dalekomorskie statki rybackie, oraz prywatne statki ratownicze, holownicze i pilotowe, natomiast nie należy do nich zaliczać okrętów wojennych, statków celnych, policyjnych, szkolnych oraz jachtów spacerowych. O ile chodzi o te ostatnie i statki szkolne, to co prawda art. 9 ustawy o polskich statkach han-

[1]) Przewóz na wodach śródlądowych, uprawiany przez przedsiębiorstwa zarobkowe podlega, jako czynność handlowa, normom prawa handlowego, w szczególności o ile chodzi o ziemie zachodnie, normom ustawy o żegludze śródlądowej z 15 czerwca 1895 r. Ustawa ta utrzymana jest w mocy postanowieniem artykułu XXV przepisów wprowadzających kodeks handlowy z dnia 27. 10. 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz; 601);

dlowych morskich z dnia 28 maja 1920 r. postanawia, że przepisy tejże ustawy mają zastosowanie także do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, i statków szkolnych, ale przez to statki takie nie stają się statkami handlowemi morskiemi w rozumieniu prawa handlowego morskiego, przeznaczonemi do zarobkowania.

Ten, kto dla celów zarobkowych trudni się żeglugą morską, jest kupcem w rozumieniu prawa handlowego (art. 2 Kodeksu handlowego z dnia 27. 10. 1933 r.[1]) Zwykle nie jest to osoba fizyczna, lecz spółka handlowa, i to zazwyczaj spółka akcyjna.

W Polsce wszystkie cztery największe przedsiębiorstwa żeglugowe morskie tj. Żegluga Polska, Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Polsko-Transatlantyckie T-wo Okrętowe i Polskarob są spółkami akcyjnemi, przyczem w 3-ch pierwszych kapitał państwowy jest poważnie zaangażowany.

Każdy statek handlowy morski ma swoją przynależność państwową i ujawnia ją na zewnątrz przez wywieszanie bandery handlowej państwa, w którem jest zarejestrowany. Warunki uzyskania przez handlowe statki morskie polskiej przynależności handlowej i tem samem prawa wywieszania polskiej bandery handlowej reguluje ustawa z dnia 28. 5. 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 285), znowelizowana rozporządzeniem Prez. Rz. P. z dnia 6. III. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 269) i ustawą z dnia 1. III. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 334). Wygląd polskiej bandery handlowej został ustalony w art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13. 12. 1927 r. o godłach i barwach państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 115, poz. 980.)

Statki handlowe morskie podlegają przymusowej rejestracji w publicznym rejestrze t. zw. rejestrze okrętowym, za wyjątkiem statków o pojemności poniżej 50 m³ brutto. Urządzenie i prowadzenie rejestru normuje rozporządzenie Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18. I. 1921 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Spraw Wojskowych (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 58), zmienione rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 26. 6. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 458). Rejestr okrętowy wprowadzony jest dla polskich statków handlowych morskich w sądzie grodzkim w Gdyni i w Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, zależnie od tego, czy port ojczysty statku (port, z którego statek uprawia żeglugę), leży na wybrzeżu polskiem, czy w Gdańsku.

Dowodem przynależności państwowej statku handlowego morskiego jest wyciąg z rejestru okrętowego, czyli tak zwany certyfikat okrętowy (Ceritificat of registry.) Posiadając ten dowód i wywieszając banderę handlową, statek handlowy morski nie korzysta z prawa eksterytorjalności w tej mierze, jak okręt wojenny, gdyż podlega on w obcych portach i wodach terytorjalnych zwierzchnictwu państwa przybrzeżnego i tem samem jego jurysdykcji. Jednakże państwo przybrzeżne rezygnuje zwykle z jurysdykcji cywilnej w zakresie wewnętrznych stosunków obcego statku handlowego morskiego w szczególności sporów wzajemnych pomiędzy kapitanem i członkami załogi, przyczem do wewnętrznych stosunków statku zalicza się także wykonywanie przez kapitana statku władzy dyscyplinarnej nad członkami załogi[1]).

Według artykułu 1 wspomnianej ustawy o polskich statkach handlowych morskich uznanie statku za polski statek handlowy morski uzależnione jest od istnienia pewnych warunków, mianowicie statek winien stanowić własność Państwa Polskiego, obywateli polskich, lub osób prawnych, które mają w Polsce swoją siedzibę i w których:

a) wszystkie udziały w akcjach są imienne,

b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przekracza 49 proc.,

c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni,

d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Statki mogą być również uznane za polskie statki handlowe morskie, o ile należą do spółek dla żeglugi transatlantyckiej, oraz spółek dla rybołówstwa daleko - morskiego, zwolnionych przez Ministra Przemysłu i Handlu do końca 1938 r. od przestrzegania warunków, wymienionych w p. b) i d).

Spółki firmowo-komandytowe, których odpowiedzialni osobiście wspólnicy nie są obcokrajowcami korzystają z praw, służących w myśl powołanej ustawy obywatelom polskim; spółki firmowe i spółki firmowo-komandytowe, nie czyniące zadość temu warunkowi traktowane są narówni z obcokrajowcami. Od warunku tego zwolnione są spółki dla żeglugi transoceanicznej oraz spółki dla rybołówstwa dalekomorskiego, powstałe do roku 1938 włącznie.

Statek, który nie odpowiada powyższym warunkom, nie może być polskim statkiem handlowym morskim i nie może wywieszać polskiej bandery handlowej. Zarejestrowanie statku w rejestrze ma na celu stwierdzenie jego praw i obowiązków. Od rejestracji całkowicie

[1]) Art. 2 § 1 Kh. Kupcem jest, kto we własnem imieniu prowadzi przedsiębiorstwo zarobkowe.

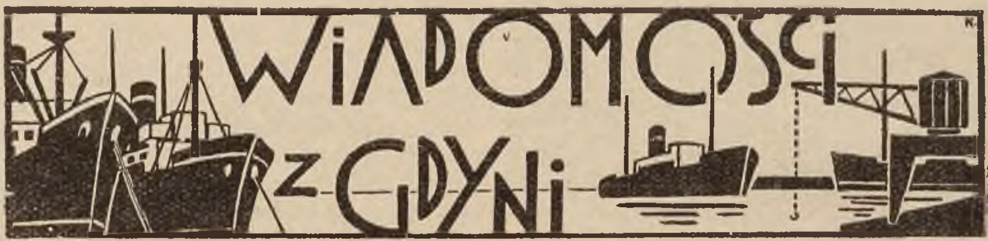
[1]) Zagadnienie stosunku państwa przybrzeżnego do obcych statków handlowych morskich jest zagadnieniem publicznego prawa morskiego, wchodzącego w zakres międzynarodowego prawa publicznego (prawa narodów, droit des nations, law of nations, Völkerrecht). Obszernie omawia to zagadnienie Z. Sarna w książce swej „Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny", Kraków 1932, str. 207 i nast.

zwolnione są statki o pojemności poniżej 50 m brutto. Rejestr okrętowy zawiera wszystkie dane, dotyczące statku, w szczególności nazwę, pojemność, port ojczysty, nazwisko właściciela i obciążenia. Statek, który jest nabyty zagranicą i ma być rejestrowany w Polsce, może od właściwego konsula polskiego otrzymać tymczasowe świadectwo o banderze dla odbycia podróży do kraju. Wyciąg z rejestru, czyli t. zw.certyfikat okrętowy winien być stale przechowywany na statku. Z chwilą utraty praw polskiego statku handlowego morskiego, zatonięcia lub uznania go w drodze t. zw. kondemnacji za niezdatny do żeglugi. należy wykreślić go z rejestru.

Uznawanie statków za statki handlowe morskie jest zagadnieniem wewnętrznego ustawodawstwa każdego kraju. Każdy kraj ustala warunki uznawania, zależnie od własnych potrzeb gospodarczych i politycznych. Merchent Shipping Act z 1894 r. wymaga dla angielskich statków handlowych morskich wyłącznej własności obywateli i przedsiębiorstw angielskich, tak samo dla niemieckich statków, niemiecki Flaggengesetz z 22. 6. 1899 r., francuska zaś ustawa z 11. 6. 1845 r. wymaga dla francuskich statków więcej niż połowę własności obywateli francuskich. Odnośnie do angielskich przedsiębiorstw żeglugowych Merchent Shipping Act nie czyni żadnych restrykcyj co do udziału kapitału zagranicznego, wymaga tylko, aby przedsiębiorstwo było utworzone zgodnie z ustawami angielskiemi (art. 1) i było angielskie (zarejestrowane w Anglji). We Francji wymaga ustawa z 7. 4. 1902 r., aby we francuskich przedsiębiorstwach żeglugowych francuscy obywatele posiadali większość we władzach administracyjnych. Niemiecki Flaggengesetz z 22. 6. 1899 r., stawia zaś jako warunek, aby w spółkach firmowych i komandytowych osobiście odpowiedzialni udziałowcy byli obywatelami niemieckimi, a od innych spółek handlowych wymaga tylko, aby swoją siedzibę miały w Niemczech.

Traktat Wersalski związał Wolne Miasto Gdańsk pod względem politycznym i gospodarczym z Państwem Polskiem. Dlatego też polskie statki handlowe morskie mogą w całej pełni korzystać z portu gdańskiego. Sprawy, żeglugowe Polski i Gdańska reguluje szczegółowo Warszawska Konwencja polsko-gdańska z dnia 24. 10. 1921 r., opierając obustronną żeglugę na zasadzie wzajemności (art. 169—183).

Dr. Władysław Sowiński.



POŚWIĘCENIE NOWEGO STATKU LECH.

W dniu 21 marca uroczyście poświęcony został nowy statek Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego „Lech". Jest to 5-ty statek naszej floty handlowej, z wybudowanych na specjalne zamówienie naszych towarzystw okrętowych. Dwa z nich „Śląsk" i „Cieszyn" należą do Żeglugi Polskiej, zaś trzy do wspomnianego towarzystwa. Budowa tych wszystkich jednostek dokonana została na stoczniach zagranicznych z uwzględnieniem nietylko wymogów nowoczesnej techniki w budownictwie okrętowem, lecz również i specjalnych celów, dla obsługi których statki te są przeznaczone.

Jeśli chodzi o „Lecha", to przedewszystkiem podkreślić należy szybkie tempo, w którem statek ten został oddany do użytku naszej floty handlowej. Zamówiony w jednej z najbardziej znanych stoczni angielskich Swane, Hunter, Wigham, Richard Son w New Castle o/Tyne na początku września zeszłego roku, statek „Lech" został wykończony w końcu ubiegłego miesiąca, a po przebyciu prób, które wypadły całkiem dodatnio, już dnia 15 bm. odpłynął do Gdyni.

„Lech" należy do typu nowocz. statków tow. z ochronnym pokładem, o nośności 2.000 tdw, długość statku wynosi 89 m, szerokość 12 m, objętość ładowni 130.000 stóp³, 160.000 stóp dla zwykłego ładunku oraz 63.000 dla ładunków chłodzonych. Statek ten posiada 2 kotły parowe, przegrzewacz dla pary, jedną maszynę główną potrójnego rozprężenia pary z prężną turbiną (Bauce Wacha). Moc głównej maszyny ok. 1.500 HP, zanurzenie statku z ładunkiem wynosi 5 m, 10 cm. Statek rozwija największą szybkość 14 mil (na próbach osiągnięto nawet wynik 14.4 mil). posiada 7 kabin pasażerskich na 12 osób, z czego 2 pojedyńcze i 5 podwójnych.

Poświęcenia dokonał ks. dziekan Turzyński, podniósł zaś na nim banderę specjalnie przybyły na uroczystość do Gdyni podsekretarz stanu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. Doleżal.

W tym samym niemal dniu co „Lech" zawinął do Gdyni nowy statek polski, opuścił port sprzedany przez to samo towarzystwo na złom, stary statek „Rewa", wybudowany w r. 1906, którego eksploatacja przestała już być ren-

towną. Dokonując tej zamiany, polska marynarka handlowa działa w myśl zasad praktykowanych w dobie obecnej przez wszystkie niemal państwa morskie, dążące do odmłodzenia swych flot handlowych, jako jednego ze środków podniesienia ich rentowności przez usprawnienie pracy za pomocą nowoczesnych jednostek żeglugi.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

W ciągu lutego statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 65.607,5 ton różnych towarów co stanowi zmniejszenie w porównaniu do miesiąca ubiegłego o 648 ton. Jeśli się jednak zważy, że luty jest miesiącem krótszym oraz, że warunki nawigacyjne były bardzo niesprzyjające, to nieznaczna zniżka znajdzie zupełnie zrozumiałe wytłumaczenie. Z powyższej ilości przewozów przypada na eksport 50.705,5 ton, na import 13.194 ton i na przewóz między obcemi portami 1.708.

Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe przypada na statki Żeglugi Polskiej 14.538 ton, na statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego — 2.357 ton, na statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego — 6.702 tony i wreszcie na statki Polskarob 39.010,5 ton.

Na ogólną ilość 14.538 ton towarów, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na eksport 6.690 ton, na import 7.207 ton i wreszcie na przewóz pomiędzy obcemi portami 641 ton. Ogólna ilość przewozów temi statkami zmniejszyła się w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 1.461 ton. Zmniejszenie to prawie całkowicie przypada na spadek przewozów między obcemi portami, gdy mianowicie w styczniu przewozy te wyniosły 1.918 ton, to w miesiącu sprawozdawczym przewóz ten spadł, jak wyżej wspomniano, do 641 ton. Jak zwykle, tak i w miesiącu lutym najintensywniej pracowała linja Gdynia-Rotterdam, której przewozy wyraziły się w liczbie 6.422 tony.

Zaznaczyć należy, że w lutym uruchomiła Żegluga Polska nową linję regularną Gdynia-Hamburg, przewożąc na tej linji 882 tony towarów, z czego przypadło na eksport 662 tony i na import 220 ton.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły na linji Gdynia-Ameryka 2 podróże, jedną z Gdyni do Nowego Jorku i drugą w kierunku odwrotnym. Na linji tej nastąpił w ciągu lutego znaczny wzrost przewozu towarów, mianowicie, gdy w styczniu, w ciągu co prawda jednej tylko podróży przewieziono towarów 280 ton, to w lutym ilość przewozów w dwóch podróżach wyniosła 1.290 ton. Pasażerów przewieziono 380, worków z pocztą 360. Linja Palestyńska tego towarzystwa również wykazała wzrost przewozów tak towarów, jak i pasażerów. Gdy mianowicie w styczniu przewieziono pasażerów 831, to w lutym ilość ta wzrosła do 1.422, więcej jak o 100 proc wzrósł również przewóz towarów — w styczniu 452 tony, w lutym 1.067 ton, worków z pocztą przewieziono 33 (w styczniu 29.)

Statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego, utrzymujące regularną linję żeglugi z Anglją, wywiozły z Gdyni i z Gdańska 4.232 tony, co stanowi więcej niż w miesiącu ubiegłym o 218 ton, wzrost improtu całkowicie przypadł na port gdański. Główne pozycje eksportu towarów przewiezionych temi statkami stanowią bekony i szynki 1.630 ton (więcej niż w styczniu o 91 tonę) jaja — 308 ton (więcej niż w styczniu o 108 ton) i ryż, odpadł natomiast eksport cynku, którego w miesiącu porzednim wywieziono 254 tony. Eksport z Gdańska w więcej niż 50 procentach stanowi drzewo 1.036 ton (mniej o 140 ton, niż w styczniu) wzrósł natomiast o 230 ton wywóz parafiny — osiągając liczbę 333 ton. Eksport bekonów wykazał dalsze zmniejszenie — o 2 tony i wyniósł zaledwie 80 ton.

Statki tego towarzystwa przywiozły do Polski 2.470 ton drobnicy, z czego do Gdyni z Londynu 746 ton i z Hull 566 ton, oraz do Gdańska z Londynu 150 ton i z Hull 1.008 ton. Prawie podwójna ilość przewozów z Hull znajduje swe wytłumaczenie w fakcie, że z tym portem utrzymywana jest komunikacja tygodniowa, gdy z Londynem komunikacja odbywa się co 2 tygodnie.

4 statki Polskarob przewiozły w ciągu lutego 39.010,5 ton węgla, przyczem z Gdyni wywieziono 31.103 tony i między obcemi portami 7.907,5 ton. Statki tego towarzystwa, które dotąd przeważnie przewoziły polski węgiel na rynki Skandynawskie, w miesiącu lutym wywiozły 6.255 ton na rynki zachodnio-europejskie, a mianowicie do Holandji 3.160 ton i do Belgji 3.095 ton, kompensując sobie w ten sposób spadek przewozów do Szwecji (w lutym 22.148 ton, w styczniu 33.112,5 ton) oraz do Norwegji (w lutym 2.700 ton, w styczniu 9.464 ton). Statki Polskarob, pomimo niesprzyjających warunków żeglugowych i krótszego miesiąca, odbyły w ciągu lutego 14 podróży, zaledwie o 1 mniej niż w styczniu i zawinęły do następujących portów: Stavanger, Aalborg, (2 razy), Oxelösund, Göteborg (2 razy), Limhamu, Trelleborg (2 razy), Landskrona, Slite. Kopenhagi, Rotterdamu i Gandawy.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W LUTYM.

W ogólnem położeniu gospodarczem Gdyni w ciągu lutego zmiany większe nie nastąpiły. Na rynku pieniężnym dało się zauważyć pewne polepszenie, które wyraziło się w zmniejszeniu ilości protestowanych weksli w porównaniu do stycznia o 40 sztuk i o sumę zł 25.240,45. Ogólna ilość weksli protestowanych wyniosła 443 sztuki na sumę zł 120.503.63. W dalszym ciągu trwała w lutym podaż walut i dewiz zagranicznych, dając bardzo poważną kwotę skupu zł 15.411 tys.. z której to sumy na równowartość zł 13.203 tys. nabył dewiz i walut tutejszy Oddział Banku Gospodarstwa

Krajowego, reszta przypadła na inne instytucje bankowe Gdyni.

Wkłady w Komunalnych Kasach Oszczędności utrzymały się na poprzednim poziomie, w innych instytucjach bankowych nastąpił pewien wzrost.

Na rynku pracy nastąpiło polepszenie, gdy mianowicie na dzień 31 stycznia w okręgach gdyńskim i wejherowskim było zarejestrowanych 8.221 osoby, to na dzień 28 lutego zaledwie 7.638 osób, czyli o 583 osoby mniej. Ilość bezrobotnych zmniejszyła się w okręgu gdyńskim o 199 osób i wyniosła na dzień 28 lutego 3.261, zaś w okręgu wejherowskim o 384 osoby, wynosząc na tę samą datę 4.377 osób.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 14 marca br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Czeczot Rafał — dyplom kpt. żegl. wielkiej,
Jędrzejewski Bohdan — dyplom. kpt. żeglugi małej,
Góra Zygmunt — dyplom por. żegl. wielkiej,
Abramowski Czesław — dyplom por. żeglugi małej,
Bobin Zbigniew — dyplom por. żegl. małej,
Korodziejewski Bohdan — dyplom por. żeglugi małej,
Werner Stefan — dyplom por. żeglugi małej,
Kołaciński Michał — dyplom szypra I. klasy,
Połomski Alfons — dyplom szypra I. klasy,
Szczerbo Włodzimierz — dypl. szypra II. kl.,
Kuske Zygmunt — dyplom mechanika I. kl.,
Kaczorowski Adolf — dypl. mechanika III kl.,
Kula Józef — dyplom maszynisty I. klasy,
Pietranek Stanisł. — dypl. maszynisty I kl.,
Płonka Józef — dyplom maszynisty I. klasy,
Moroz Paweł — dyplom maszynisty II. klasy,
Seżyk Romuald — dyplom maszynisty II. kl.,
Wallat Fryderyk — dyplom maszynisty II. kl.

Pozatem komisja po rozpatrzeniu podań dopuściła do egzaminów w charakterze eksternów w Państwowej Szkole Morskiej pp.:

Dmochowskiego Stanisława — na dyplom szypra I. klasy,
Podwysockiego Jerzego — na dyplom szypra II. klasy,
Bettina Wiktora — na dyplom szypra II. kl.,
Potulskiego Franciszka — na dyplom szypra II. klasy,
Rejmusa Alfonsa — na dyplom szypra II. kl.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWEGO RZECZOZNAWCY.

W dniu 6. bm. zaprzysiężony został przez Izbę p. Jan Siedlecki, jako rzeczoznawca Izbowy dla drzewa oraz dla wagi i ilości.

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA W PORCIE.

Na gmachu Kapitanatu Portu zainstalowana została specjalna sygnalizacja świetlna, celem podawania instrukcyj i dyspozycyj w ciągu nocy dla pilotów oraz dla statków, zbliżających się do portu i stojących na redzie. Instalacja ta składa się z cyfr od 0—9 wykonanych z rurek neonowych w kolorze czerwonym i umieszczona jest na wieży Kapitanatu w dwóch rzędach. Wysokość każdej cyfry wynosi 1½ m a widzialność ich jest taka, że są łatwo odczytywane przy pomocy normalnej lornetki już od boji „GD" (tj. z odległości 3½ klm.)

W najbliższym czasie ogłoszony zostanie specjalny spis sygnałów podawanych przy pomocy kombinacji cyfr jedno- lub dwucyfrowych dla statków, oraz 3 cyfrowych dla pilotów.

W dzień te same sygnały będą podawane za pomocą wywieszenia na reji masztu Kapitanatu Portu flag cyfrowych wg. nowej księgi sygnałowej.

PRZESYŁKI LOTNICZE Z GDYNI DO ZAGRANICY.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż od stycznia br. odchodzą przesyłki lotnicze z Gdyni pociągiem pośpiesznym o godzinie 13 do Niemiec, Danji, Norwegji, Szwecji i W. Brytanji.

Kurs ten jest bardzo dogodny, gdyż przesyłki lotnicze są doręczane już następnego dnia przed południem we wszystkich większych miastach Niemiec, do Londynu nadchodzą o godzinie 5 a do Malmö o godzinie 7,22.

Korzystanie z tego połączenia jest wskazane w sprawach pilnych. Przesyłki lotnicze na ten kurs winny być nadane w Urzędzie Pocztowym w Gdyni lub wrzucone do skrzynki listowej przy urzędzie pocztowym, najpóźniej do godziny 12,30.

ODCZYT RADCY IZBY P. J. RUMMLA.

Dnia 27 marca br. o godzinie 20-tej w Hotelu Centralnym odbędzie się odczyt p. J. Rummla na temat „Zasady Administrowania Portami Handlowemi".

Osoby, które nie otrzymały zaproszeń, mogą je otrzymać w Izbie Przemysłowo-Handlowej (ul. Świętojańska) w godzinach urzędowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

W ciągu lutego rb. do portu gdańskiego zawinęło 338 statków o ogólnej pojemności 214.684 n. t. r., co w porównaniu do stycznia br. stanowi zmniejszenie o 58 statków i 62.859 n. t. r., natomiast w porównaniu do lutego roku 1933 jest to zwiększenie o 61 statków o łącznej pojemności 34.053 n. t. r. Na wyjściu zarejestrowano 334 statki o łącznej pojemności 199.108 n. t. r. czyli mniej w porównaniu do stycznia o 62 statki, łącznej pojemności 85.058 n. t. r., natomiast w stosunku do lutego roku 1933 jest to zwiększenie o 72 statki, łącznej pojemności 32.403 ton.

Dwa pierwsze miesiące roku bieżącego, pomimo, że jest to okres najmniej pomyślny dla żeglugi, wykazały w porcie gdańskim dosyć pokaźne w porównaniu do roku ubiegłego ożywienie, zawinęło mianowicie o 130 statków więcej, opuściło zaś port o 142 statki więcej, niż w roku ubiegłym. Tonaż statków, tak na wejściu, jak i na wyjściu zwiększył się za ten okres o 84,1 tys. ton rejestr. netto, względnie o 105,7 ton rejestr. netto.

Pod względem przynależności państwowej jak zwykle pierwsze miejsce zajęły Niemcy na wejściu 129 statków, na wyjściu 131 statków, drugie miejsce zajęła Danja: na wejściu 62 statki, na wyjściu 63 statków, dalej — Szwecja na wejściu 60, na wyjściu 55 statków: czwarte miejsce zajęła Norwegja — na wejściu i wyjściu po 21 statków, piąte miejsce zajęła bandera polska — na wejściu 15 statków, na wyjściu 16 statków.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

W ciągu lutego nastąpił w Gdańsku znaczny, w porównaniu ze styczniem spadek przeładunku towarów. Gdy mianowicie w styczniu ogólny przeładunek towarów w Gdańsku wyniósł 653.624,4 ton, to w lutym przeładunek ten wyraził się zaledwie w cyfrze 405,892,1 ton, z czego na przywóz przypadło 32.006,8 ton (w styczniu 51.750,9 ton), zaś na wywóz 373.285,3 ton (w styczniu 601.873,5 ton). Porównywując jednak dane co do przeładunku towarów w porcie gdańskim za luty rb. z temi samemi danemi za luty r. zeszłego, zaznaczyć wypada, że rok bieżący wykazał pomimo to pewną poprawę, odnośne liczby bowiem wykazały w roku zeszłym 27.501 ton dla przywozu i 339.565,7 ton dla wywozu.

Do bardziej szczegółowej analizy przeładunku towarów w Gdańsku w ciągu lutego powrócimy w następnym numerze.



RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LUTYM.

Do portu w Rotterdamie w ciągu lutego zawinęło 811 statków (716) o łącznej pojemności 1.234.926 netto ton rej. (1.119.103 n. t. r.), do mniejszych portów sąsiednich zawinęło 205 statków (192) o pojemności 411.648 n. t. r. (423.927). (Liczby w nawiasach dotyczą ruchu w tym samym miesiącu roku ubiegłego).

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORTACH FRANCUSKICH.

Według urzędowych danych francuskiego ministerstwa robót publicznych ruch w portach francuskich w roku 1933 wykonał pewne, aczkolwiek nieznane ożywienie w porównaniu do roku 1932. W roku 1933 zarejestrowano we wszystkich portach francuskich na wejściu 84.297 statków o łącznej pojemności 71.536.567 n. t. r. Przeładunek towarów wyraził się w liczbie 45.147.551 ton, z czego na import przypadło 35.073,38, na eksport zaś 10.074.171, co wynosi zwiększenie w porównaniu z rokiem poprzednim o blisko 1 miljon ton.

Pod względem ilości przeładunków Rouen zajął w roku 1933 pierwsze miejsce, które w roku poprzednim przypadło Marsylji.

Przeładunek w poszczególnych portach wykazuje następująca tabela:

	Przywóz	Wywóz
Dunkierka	2.560.195	1.305.540
Hawr	3.566.771	867.665
Rouen	7.511.541	897.820
Caen	1.134.262	500.199
Nantes	1.885.955	43.986
La Rochelle	824.849	78.849
Bordeaux	3.190.373	915.745
Marseille	5.807.914	2.418.973

STAMBUŁ, JAKO WOLNY PORT.

Pomiędzy rządami państw bałkańskich toczą się w chwili obecnej pertraktacje o przekształceniu Stambułu w port wolny dla tych państw. Obszar wolnego portu, wedle projektu, miałby obejmować całe miasto.

PROJEKT BUDOWY NOWEGO LODOŁAMACZA SOWIECKIEGO.

W komisji projektów budowy okrętów w Leningradzie opracowany został projekt budowy nowego łamacza lodów, rozmiarami swemi przewyższającego wszystkie dotąd istniejące. Motory Diesla, w które lodołamacz ma być wyposażony, posiadać będą moc 18.000 P. S. Szybkość jego sięgać ma 18 węzłów. Dla zaopatrzenia w paliwo lodołamacz ma rozporządzać tankami o pojemności 3000 ton. Nowy okręt, pomyślany również jako baza dla aeroplanów, ma mieć dwa katapulty, umożliwiające startowanie aeroplanom.

OPŁATY PORTOWE W LENINGRADZIE.

W chwili zamknięcia nawigacji w Leningradzie wg. relacji Anglo-Shipping pobrano od trzech statków różnych bander następujące opłaty:

Angielski parowiec 1.259 t. brutto: opłat za tonaż, pilotaż, cumowanie, odcumowanie 261 rubli, wydatków wtórnych (łodzie, samochody, manifesty, drobne wydatki: 27 rubli, razem po kursie 6.31 funtów 45 $ 12 d. 7.

Duński parowiec 4.932 t. r. brutto, opłaty zasadnicze 1.183 rbl., wtórne rbl., razem L 196 s 16 d 4.

Parowiec angielski 2.088 t. r. brutto, opłaty zasadnicze 482 rbl., wtórne — rbl.. razem przy kursie 6,31: L 86 s. 10 d 1.

Komisja maklerska wyniosła: dla pierwszego statku L 5 s 10, dla drugiego L 15, dla trzeciego L 10.

KATASTROFALNE ZMNIEJSZENIE SIĘ RUCHU PASAŻERÓW POMIĘDZY AMERYKĄ POŁUDN. A EUROPĄ.

Journal de la Marine March notuje, iż parę miesięcy temu na wszystkich luksusowych linjowcach przybywających do Europy z Ameryki Południowej przybywało przeciętnie po 8—12 pasażerów. A jest to całkowity ruch z Argentyny, Urugwaju i Brazylji. Pismo francuskie widzi przyczyny tego zjawiska w restrykcjach monetarnych, które zmusiły całe rzesze południowych Amerykan, przebywających zazwyczaj w Europie, cofnąć się na stałe do swych krajów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

JAKIE TOWARY OPŁACAJĄ NIŻSZE CŁO, PRZY PRZYWOZIE PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23. VIII. 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej (Dz. Ust. Nr. 85 poz. 732), oraz rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 28. X. 1933 r. o zmianie taryfy celnej przywozowej (Dz. Ust. Nr. 85 poz. 657), tudzież rozporządzenia z dnia 13. XII. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 99 poz. 763) i z dnia 11. X. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 78 poz. 556) o ulgach celnych, następujące towary, przy przywozie ich przez porty polskiego obszaru celnego, opłacają niższe cło, względnie korzystają z ulgi celnej:

Poz. taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg w złotych				Przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Min. Skarbu cło ulgowe w proc. cła nominalnego zawart. w kolumnie II T. C. od cła dla drogi lądowej
		przy przywozie drogą lądową		przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego		
		I	II	I	II	
53	Jabłka świeże	380	300	200	200	21.5
54	Gruszki świeże	380	300	200	200	—
60	Banany świeże	380	300	200	200	—
	Banany niedojrzałe w postaci zielonych gron dla krajowych dojrzewalni	380	300	200	200	17
	Pomarańcze i mandarynki świeże	380	300	200	200	—
	Pomarańcze gorzkie t. zw. „Grape fruits"	380	300	200	200	17
	Cytryny świeże	65	50	35	33	30
61	Daktyle, również suszone, w opakowaniu powyżej 4 kg	190	150	—	—	66⅔
62	Rodzynki, oprócz osobno wymienionych	250	200	—	—	20
63	Figi suszone w wiankach	100	80	—	—	30
	Figi suszone inne w opakowaniu powyżej 5 kg	150	120	—	—	30
72	Migdały w łupinach	500	400	—	—	50
	Migdały bez łupin	310	250	—	—	50
76	Kawa i łupinki kawowe surowe	370	320	270	270	28
78	Herbata wszelka, z wyjątkiem cegiełkowej, w opakowaniu powyżej 2 kg	970	775	600	600	60

Poz. taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg w złotych				Przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Min. Skarbu cło ulgowe w proc. cła nominalnego zawart. w kolumnie II T. C. od cła dla drogi lądowej
		przy przywozie drogą lądową		przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego		
		I	II	I	II	
80	Kakao w ziarnkach lub łamane i łupinki kakaowe, surowe, suszone, prażone lub palone	90	70	60	60	56
82	Szafran	12.500	10.000	—	—	30
	Wanilja w strączkach, również mielona, chociażby z cukrem	5.000	4.000	—	—	25
	Kardamon	1.880	1.500	—	—	66⅔
	Pieprz czarny, pieprz biały, ziele angielskie, cynamon:					
	a) niemielone	660	530	—	—	33
	b) mielone, krajane	720	580	—	—	40
	Goździki, kwiat goździkowy, badian, imbir, kwiat muszkatowy, gałka muszkatowa, pieprz turecki w suchych strączkach oraz inne korzenie niewymienione:					
	a) niemielone	725	580	—	—	32
	b) mielone, krajane	775	630	—	—	40
104	Lufa, trawa morska, morszczyny i inne osobno niewymienione materjały roślinne nieobrobione	3,80	3	bez cła	bez cła	—
116	Śledzie i szproty	6,30	5	2	2	—
117	Śledzie solone przywożone:					
	a) w beczkach od ¼ beczki	38	30	24	24	—
	b) w półbeczkach od ½ beczki	19	15	12	12	—
	Śledzie w innem opakowaniu oraz szproty, sardele solone we wszelkiem opakowaniu brutto	24	19	15	15	—
211	Oleje roślinne stałe przy 15° C, oprócz osobno wymienionych o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2½% i wyżej	62	50	—	—	50
216	Tran i tłuszcz z ryb, fok, wielorybów i innych zwierząt morskich, o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2½% i wyżej oraz ich kwasy	7,50	6	1,50	1,50	—
295	Siarka, również rafinowana, kwiat siarczany	6,30	5	bez cła	bez cła	—
424	Ekstrakt quebrachowy suchy nierozpuszczający się w zimnej wodzie	25	20	8	8	—
477	Żużle Thomasa, Martina i inne tym podobne	3,80	3	bez cła	bez cła	—
589	Wełna surowa nieprana	7,50	6	bez cła	bez cła	—
	Wełna prana	19	15	bez cła	bez cła	—
606	Bawełna oraz odpadki i wyczeski bawełniane, oprócz osobno wymienionych, surowe	45	45	—	—	2,22 (1 zł)
624	Juta, wyczeski jutowe	12,50	10	5	5	—
720	Kauczuk surowy, myty:					
	a) w formie brył, bryłek, sznurów	31	25	bez cła	bez cła	—
	b) w płytach, płytkach, arkuszach	31	25	5	5	—
750	Drewno, oprócz osobno wymienionego, nieobrobione, ciosane, tarte, oprócz osobno wymienionych wyrobów	7,50	6	3,20	3,20	—
779	Kora z drzewa korkowego, chociażby mechanicznie oczyszczona, wyprostowana, również wyługowana	12,50	10	bez cła	bez cła	—

Ponadto ryż niewyłuszczony oraz wyłuszczony w błonce, na który cło normalne wynosi 38 zł (I kol.) i 30 zł (II kol.) od 100 kg., sprowadzany do wyrobu ryżu polerowanego przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Ministra Skarbu, opłaca cło w wysokości 6 zł od 100 kg bez względu na kraj pochodzenia. Następnie, ryby świeże, wymienione w pozycjach 115 i 116 taryfy celnej, przywożone z połowu na rybackich statkach, łodziach, kutrach, przypisanych do polskiego obszaru celnego, wolne są od opłaty cła przywozowego. Również wolne są od cła, przy przywozie do portów polskiego obszaru celnego, ryby solone, objęte poz. 117 i 118 taryfy celnej, które zostały zasolone na statkach, przypisanych do polskiego obszaru celnego i pochodzące z połowu na tychże statkach.

W myśl § 3 pkt. 3 rozporządzenia z dnia 10. X. 1933 r. w sprawie częściowej zmiany art. 13 rozporządzenia z dnia 11. VI. 1920 r. o taryfie celnej (Dz. Ust. Nr. 79 poz. 366), towary wolne lub też zwalniane od cła, przywożone drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, wolne są również od opłat manipulacyjnych. Towary te, w myśl § 3 tegoż rozporządzenia, nie podlegają także akcydencji, która wynosi, przy towarach podlegających cłu — 5% od sumy przypadającego cła, a przy towarach wolnych od cła — 0.5% wartości towaru.

Należy przytem wyjaśnić, iż jabłka świeże korzystać mogą z wspomnianej ulgi, na podstawie rozporządzenia z dnia 13. XII. 1933 roku (Dz. Ust. Nr. 99 poz. 763) tylko do dnia 15. IV. 1934 r., w którym to dniu wymienione rozporządzenie traci swoją ważność.

Pozatem rozporządzenie z dnia 25. X. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 88 poz. 683), które obowiązuje aż do odwołania, przewiduje analogiczną ulgę celną na jabłka świeże przywożone w czasie od 1. XI. do 15. XII.

Korzystanie z cła ulgowego, podanego w ostatniej rubryce powyższego zestawienia, uzależnione jest od wykazania się odpowiednim wywozem kompensacyjnym.

Zachodzą również wypadki, że zastosowanie innych ulg celnych, np. na maszyny i aparaty niewyrabiane w kraju, uzależnia się nieraz od przywozu przez porty polskiego obszaru celnego.

Jak wiadomo t. zw. cła morskie mają głównie na celu poparcie rozwoju naszych portów. Do niedawna jeszcze wymienione towary, importowane do Polski, przeładowywano w znacznej większości w obcych portach, aby stamtąd już drogą lądową przewieźć je do granic Polski. Temu stanowi rzeczy sprzyjały niskie taryfy kolejowe, stosowane przez naszych sąsiadów specjalnie do tranzytowego przewozu towarów do Polski, co odstręczało krajowych importerów od korzystania z drogi morskiej. Dopiero zapoczątkowana polityka ceł morskich zmieniła częściowo, w sensie dla nas korzystnym, kierunki naszego importu. Cła morskie spełniają więc z powodzeniem swoje zadanie, o czem świadczyć mogą cyfry przywozu przez porty polskiego obszaru celnego.

Wydaje się, iż może to stanowić uzasadnioną zachętę do dalszej rozbudowy tych ceł, co wpływałoby niewątpliwie dodatnio na stały rozwój naszych portów.

OPŁATA ZA MANIPULACJE CELNE NA OWOCE NABYWANE NA AUKCJACH OWOCOWYCH.

Rozporządzeniem Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 8 marca br., opublikowanem w Diennniku Ustaw R. P. Nr. 23 z dnia 20 bm. zmieniono postanowienie § 2, art. 15 o wysokości opłat manipulacyjnych celnych, a mianowicie do paragrafu tego dodano uwagę:

Ustala się opłatę manipulacyjną w wysokości 5 proc. od sumy cła dla towarów, objętych poz. 53 i poz. 60 p. 3 taryfy celnej przywozowej — przywożonych drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, o ile towary te nabyto na istniejących w tych portach targach aukcjach, zorganizowanych na zasadzie obowiązujących przepisów, dotyczących wystaw i targów gospodarczych.

W myśl powyższej uwagi przy odprawie celnej jabłek świeżych (poz. 53 tar. celnej), oraz pomarańcz i mandarynek (poz. 60 p. 3 tar. celnej), zakupionych na aukcjach publicznych w Gdyni opłata manipulacyjna celna wynosić będzie 5 proc. od przypadającego cła, przy cytrynach zaś (poz. 60 p. 4) 2 proc.

NOWE KONTYNGENTY PRZYWOZOWE W HOLANDJI.

Nowe kontyngenty wprowadzono na:

Czapki sportowe i berety. Okres skontyngentowania 1. II. 34 — 1. II. 35. Lata bazowe — 1931, 1932. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 45% przeciętnego importu z lat bazowych. Berety damskie, zgodnie z wyjaśnieniami, pozyskanemi od władz holenderskich, nie są objęte powyższą ustawą kontyngentową. Wobec tego kontyngent ten nie będzie miał wpływu na kształtowanie się naszego eksportu.

Ponadto należy wyjaśnić, iż następujące artykuły nie są objęte powyższą ustawą kontyngentową:

Laufry, całkowicie albo w części wykonane z filet-tiulu: ścierki do czyszczenia, impregnowane chemicznie; ścierki dla celów technicznych wykonane z grubej przędzy, kapy wykonane całkowicie albo w części z filet lub tiulu; kapy szydełkowane; ubiory, wykonane całkowicie albo w części z filet, tiulu: szydełkowane, tiulowe, filetowe serwetki. (P. I. E.)

PODWYŻKA STAWEK CELNYCH NA WIKLINĘ W NIEMCZECH.

Z dniem 13 marca rb. wchodzi w życie rozporządzenie o nowych podwyżkach niemieckich stawek celnych. Z pozycyj eksport polski obchodzących, należy wymienić wiklinę na kosze, co do której obowiązywać będzie w przyszłości stawka w wysokości RM 10,— za towar nieokorowany, względnie RM 15,— za towar okorowany.

Wiklina była dawniej poważną pozycją naszego eksportu do Niemiec, osiągając np. w r. 1928 — 84.000 q. t. j. 78% łącznego importu wikliny do Niemiec. W następnych latach rozmiary eksportu wikliny do Niemiec znacznie się zmniejszyły tak, że w roku 1933 łączny przywóz z poz. 84 i 85 wynosił 13.000 q. W roku tym wartość przywozu z Polski z wymienionych pozycyj osiągnęła ca 125.000 RM. W zakresie wikliny nie obowiązują żadne stawki konwencyjne. (P. I. E.)

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1934.

BELGJA. Ogłoszone zostały wprowadzone z dn. 15 lutego 1934 r. zmiany stawek celnych. Zmianą objęto 46 pozycyj taryfy celnej belgijskiej, przyczem gros towarów objęte zostało podwyżką cła, m. in.: tłuszcze roślinne, konserwy z jarzyn i owoców, produkty chemiczne, lakiery i farby, papier i tektura, akumulatory, części do rowerów, latarnie i lampy do wozów ciężarowych itp.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy wydał zarządzenie, w myśl którego nie będą dopuszczone do przywozu te przesyłki towarów zagranicznych, które importowane są na podstawie pozwoleń, o ile wartość przesyłki jest niezgodna i większa od wartości podanej w pozwoleniu. W takim wypadku importer musi starać się o nowe, dodatkowe pozwolenie importu.

Ostatnie zarządzenia o nowych możliwościach kompensacyjnych nie przyniosły specjalnej poprawy w zakresie wymiany towarowej z Bułgarją, ponieważ istnieje przepis, że przedewszystkiem musi być dokonany eksport towarów bułgarskich, a dopiero na podstawie dokumentu, stwierdzającego wysyłkę, nastąpić może przywóz wyznaczonych towarów zagranicznych.

CHINY. Ustanowione zostały nowe cła dla płynnych produktów palnych, a mianowicie: olej fuzlowy — 2,90 jednostek złotych od 1 tony, olej surowy — 26,30 jedn. zł od 1 tony, nafta lekka (Kerosen) w skrzynkach — 1,43 jedn. zł, w opakowaniach większych (hurtowych) — 0,35 jedn. zł od 10 litrów.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 11 marca 1934 r. wprowadzono reglamentację importu alkoholu butylowego (uwaga 1 i 2 do par. 519 tar. celnej czechosłowackiej). Ustanowione zostały od dn. 10 marca 1934 r. nowe cła na masło — 630 kc., surowy tłuszcz wieprzowy i gęsi — 150 kc. i topiony smalec gęsi i wieprzowy — 300 kc. od 100 kg.

ESTONJA. W dzienniku urzędowym z dn. 26. II. 1934 opublikowano ustawę o obrocie zagranicznemi środkami płatniczemi, która ustala parytet korony estońskiej w wysokości 1 Ł — 19,20 kor. est. Ustawa uzyskała moc obowiązującą wstecz od 28 czerwca 1933.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 6 marca 1934 r. wprowadzone zostały zmiany celne na części rur izolacyjnych do elektryczności, żelaznych lanych, stalowych lub z pooliwionej blachy i w obecnej chwili cło wynosi w taryfie generalnej 10 fr., w minimalnej 2 50 fr. od 1 kg brutto. Przyjęty został przez parlament projekt obniżki opłaty importowej na półprodukty i gotowe wyroby.

Na mocy dekretu z dnia 6 marca 1934 r. obowiązuje przymus znakowania krajem pochodzenia następujących towarów: tkanin elastycznych, guzików, krawatów, rękawiczek skórzanych, zabawek, lalek, masek itp., walizek, kufrów, wyrobów kaletniczych i siodlarskich, lodowni, kompresorów i specjalnych mebli.

HISZPANJA. Rząd hiszpański obostrzył przepisy odnośnie znakowania przeznaczonego do sprzedaży masła i margaryny. Na mocy tych przepisów prawdziwe masło krowie musi na opakowaniu posiadać wyraźny znak „masło krowie", przyczem wszelkie inne musi posiadać napis w zależności od tego, z jakiego mleka zostało zrobione, a więc: masło owcze, kozie itp.

Rozporządzeniem z dnia 2 lutego 1934 wprowadzone zostało kontyngentowanie importu kukurydzy; artykuł ten dotychczas był objęty reglamentacją importu. Kontyngenty mają być zastosowane z chwilą, kiedy zajdzie potrzeba sprowadzenia kukurydzy z zagranicy.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 5 marca 1934 r. ustanowione zostało, że kontyngentowaniu importu podlegają również tkaniny bawełniane, sprowadzane dla przemysłu uszlachetniającego.

INDJE HOLENDERSKIE. Rząd Indyj Holenderskich zakazał wwozu do Indyj bobów sojowych. Zakaz ten skierowany jest przeciwko importowi bobów pochodzenia mandżurskiego i ma na celu podniesienie ceny tego artykułu na rynku wewnętrznym.

ŁOTWA. Komisja Walutowa wypowiedziała się za ograniczeniem przywozu w celu zapobieżenia zmniejszeniu się zapasu dewiz. Towary, które nie są niezbędne, mają być niedopuszczone do importu. Obrót z krajami, z któremi Łotwa ma pasywny bilans handlowy, ma być sprowadzony do systemu tranzakcyj kompensacyjnych.

MEKSYK. Dekretem z dnia 2 lutego rb. podwyższono 5-krotnie stawkę celną na karbid z 3 na 15 centów za 1 kg.

NORWEGJA. Rozporządzeniem z dnia 7 marca 1934 wprowadzona została zwyżka cła na gumelastykę i kauczuk, w tem również śniegowce i obuwie, w połączeniu z gumą (poz. 266) z 0,80 na 1,20 kor. od 1 kg. i żelatynę (poz. 396) z 0,12 na 0,20 od 1 kg.

Jednocześnie wprowadzone zostało rozporządzeniem z dnia 12 marca 1934 kontyngentowanie importu kaloszy, śniegowców i fajansu.

JUGOSŁAWJA. Dekretem z dnia 18 lutego 1934 r. podwyższony został podatek konsumcyjny od oleju gazowego i smarów.

RUMUNJA. Bank Narodowy ogłosił zarządzenie, w myśl którego wnioski o przydział dewiz mają być przez firmy handlowe i przemysłowe kierowane do Banku za pośrednictwem banków, upoważnionych przez Bank Narodowy do przeprowadzania operacyj finansowych dewizami.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Wydane w dniu 15 stycznia 1934 r. zarządzenia pozostawiają zasadniczo przepisy o gospodarce dewizowej na dotychczasowych podstawach z tem jednak zastrzeżeniem, że uprzednio obowiązujące przepisy stosowane wobec banków, które otrzymały licencje, mają być stosowane w stosunku do wszystkich osób, uprawiających tranzakcje dewizowe.

URUGWAJ. Eksporterzy urugwajscy mają prawo, na podstawie nowych zarządzeń dewizowych, do swobodnego dysponowania dewizami z wywozu produktów urugwajskich w przeciągu całego roku 1934 w następujących granicach: 50% siemię lniane, nawozy pochodzenia zwierzęcego, indyki; 80% — produkty rolne, artykuły fabryczne; 100% — wina, likiery, wódki, ocet, marmur, granit, ołów; agaty; kwarzec, wapień, azbest, rośliny lecznicze. Do 30 czerwca 1934 r.: 20% skóry solone; 50% — skóry suszone, skóry owcze; 100% — sierść i szczecina.

Co do innych produktów, jak np.: wełna, mięso, loje itp., nowe zarządzenie nie ustala żadnych zasad, wobec czego obowiązują dawne przepisy.

WĘGRY. Rozporządzenie rządowe (L. 450/1934 M. E) wprowadza zakaz przywozu na poz. 296a. nawozy potasowe naturalne i skoncentrowane, chlorek potasu, siarczan potasu.

W. BRYTANJA. Z dniem 8 marca weszła w życie zmiana cła na gazety w wypadku, kiedy się importuje powyżej 13 egzemplarzy w paczce — 1 s. od 1 lb. (dot. 20% ad val.), katalogi, cenniki itp. (za wyjątkiem małych przesyłek pocztowych) 20% ad val. (dot. bez cła.)

MOZLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dobrze wprowadzona firma belgijska poszukuje poważnej firmy polskiej, któraby oddała przedstawicielstwo. E/6635/3E/Ch.

Solidny kupiec palestyński nawiąże stosunki z polskiemi firmami eksportowemi. E/3433/4E/Ch.

Dykty klejone zakupi firma portugalska. — P/6264/40/Ba.

Firma w Indjach holenderskich pragnie nabywać większe ilości kompletów skrzynkowych do opakowania herbaty, wykonanych z triplexu brzozowego, olchowego lub topolowego. P/5053/41/Ba.

Stosunki handlowe z producentami dykt nawiąże firma niemiecka. P/6258/40/Ba.

Firma francuska nawiąże kontakt z eksporterami drewnianych ram do obrazów. P/6390/40/Ba.

Angielska firma pragnie nabywać dykty. — P/6391/40/Ba.

Importem dykt z Polski interesuje się firma francuska. P/6396/40/Ba.

Firma niemiecka nabędzie większe ilości oliwy do maszyn, wrzecion itp. P/6651/42/Ba.

Firma norweska przesłała Instytutowi zapotrzebowanie na 6.000 wiązek wikliny. P/6050/49/Sz.

Agent niemiecki w Hamburgu interesuje się importem z Polski cementu oraz innych artykułów budowlanych. P/5897/53/Sz.

Firma amerykańska pragnie otrzymać przedstawicielstwo fabryki wódek i likierów. Posiada pozwolenie przywozu. P/6571/32/Sz.

Firma holenderska pragnie otrzymać przedstawicielstwo firmy koszykarskiej. Interesuje się specjalnie koszykami na chleb, na kwiaty itd. P/6709/49/Sz.

Firma francuska interesuje się importem z Polski cukru oraz melasy. P/6715/39/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU BIELI CYNKOWEJ DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Biel cynkowa należy do artykułów, których konsumcja jest bardzo poważna. Głównymi dostawcami są: Holandja, która eksportuje biel cynkową marki „Griloo", oraz Belgja, która eksportuje biel marki „Vieux Montagne". Import odbywa się w beczkach po 50 kg, przyczem ceny hurtowe wynoszą przeciętnie 24 flor. hol. za beczkę 50-kg., łącznie z cłem.

Sprzedażą bieli cynkowej zajmuje się szereg firm, a w handlu detalicznym wszystkie większe sklepy. Kwestja znalezienia odbiorców na biel cynkową pochodzenia polskiego, nie nastręcza większych trudności, z tem jednak zastrzeżeniem, że ceny polskie muszą być dostatecznie konkurencyjne. Oferty należy kalkulować c. i. f. Batawja.

Biel cynkowa holenderska i belgijska dochodzi na rynek Indyj Holenderskich w beczkach, obwiązanych wstążkami właściwego koloru, a więc, np. „Rotsiegel" z wstążką czerwonego koloru i pieczęcią takiego koloru, „Grünsiegel" zielonego koloru i t. d. W handlu detalicznym znajduje się najwięcej bieli cynkowej marki „Rotsiegel" ze znakiem chemicznym ZnO 99.60%. W zakresie dostaw rządowych znajduje się dużo bieli cynkowej „Goldsiegel" 99.90%.

WZROST DOSTAW TOWARÓW POLSKICH DO MAROKKA.

Eksport polskich towarów do Marokka wykazuje w 1933 r. dalszy systematyczny wzrost. Zjawia się szereg nowych produktów polskich na rynku marokkańskim, a w szeregu pozycyj zaznaczyła się specjalna zwyżka. Fakt ten jest tembardziej podkreślenia godnym, że ogólne obroty handlowe Marokka z zagranicą w roku ubiegłym zmalały w stosunku do 1932 roku. W 1933 r. importowano bowiem towarów 10.069.957 centnarów wartości 1.332.999.000 franków, a w 1932 roku — 11.243.620 centn. wartości 1.735.116.000 franków.

Jeszcze w 1931 roku obroty towarowe polsko-marokkańskie były tak nikłe, że w statystyce Marokka wymieniano je pod rubryką: „Inne kraje". W 1932 r. nastąpiła poprawa sytuacji, rok zaś 1933 można nazwać rokiem usystematyzowanej wymiany towarowej między Polską a Marokkiem.

Eksport towarów polskich do Marokka za ostatnie dwa lata według marokkańskich danych statystycznych wyniósł w roku 1932 1952,0 ton wartości 2.420 tys. franków, (w roku zaś 1933 — 3144 ton wartości 3850,1 tys. franków. najpoważniejszemi pozycjami były:

	w 1933 r. ton	w 1933 r. tys. fr.	w 1932 r. ton	w 1932 r. tys. fr.
Drzewo	1.865,2	710,3	726,3	347,0
Dykty	460,1	619,0	258,0	422,0
Meble gięte i ich części	5,4	24,5	2,0	14,0
Inne wyroby drzewne	52,9	30,2	—	—
Ttkaniny wełniane	8,9	166,2	0.3	4,2
Tkaniny bawełniane	1,4	26,3	0,2	3,5
Galanterja	34,1	442,9	—	—
Odzież męska bawełniana	50,3	707,5	—	—
Odzież męska wełniana	10,4	268,3	10,0	220,0
Parafina	75,8	76,3	30,0	52,9
Świece parafinowe	199,7	451.9	308,0	951,0
Cement	126,5	12,7	300,0	43,2
Nafta	12,2	12,2	—	—
Olej	—	—	18,1	31,8
Rośliny strączkowe	180,2	164,5	—	—
Cukier	—	—	61,9	61,0
Nasiona	25,0	17,5	—	—
Mąka i kasza	1,1	2,7	199,6	172,5

Eksport tkanin i galanterji do Marokka, równający się w 1932 r. prawie zeru, wykazuje szybkie tendencje zwyżkowe. Szereg możliwości w tej dziedzinie nie zostało jeszcze wyzyskanych, lecz należy się spodziewać dalszego poważnego wzrostu, gdyż eksporterzy polscy interesują się żywo tym rynkiem. Możliwości eksportu odzieży były prawie całkowicie wyzyskane. Dane statystyczne wykazują, że w branży tekstylnej zrobiono wiele, lecz istnieje jeszcze szereg możliwości niewyzyskanych.

Eksport drzewa i wyrobów drzewnych wykazuje tendencje zwyżkowe, lecz pewne działy, jak naprzykład eksport słupów telegraficznych, winny być staranniej przez firmy polskie opracowane. Za małą aktywnością w stosunku do Marokka oznacza się eksport mebli giętych.

Dzięki celowej pracy eksporterów polskich, którzy zrozumieli konieczność pozbycia się zbędnego i kosztownego (nieraz działającego umyślnie na szkodę) pośrednictwa obcego, zjawia się poważna rubryka ekspor-

tu roślin strączkowych do Marokka. Należy podkreślić, że podobne wyniki w tej branży wykazują statystyki Marsylji, Algerji i Tunisu. Nie należy jednakże uważać, że w branży tej możliwości są specjalnie duże, gdyż Marokko jest krajem przedewszystkiem rolniczym.

W związku z rozwojem eksportu polskiego do Marokka coraz ważniejszą, a nawet palącą, staje się kwestja usprawnienia połączeń okrętowych między portami polskiemi, a portami marokkańskiemi. W związku z tem należy zwrócić uwagę, że także zwiększa się import z Marokka do Polski, a więc wzrasta ilość ładunku powrotnego do statków na tej linji.

Importowano z Marokka do Polski:

	Import Polski z Marokka 1933 r. ton	tys. fr.	1932 r. ton	tys. fr.
Fosfaty	5.283	600	—	—
Włókna roślinne	1.828	979	1.299	746
Konserwy rybne	3	17	6	39
Kora korkowa	10	3	—	—
Razem	7.124	1.599	1.305	785

Konsulat R. P. w Marsylji.

SPRAWY TARYFOWE

OPŁATY PORTOWE W HAMBURGU I W GDYNI.

Nowe stawki opłat portów w Hamburgu, które weszły w życie, jak pisaliśmy już w poprzednim numerze naszego Biuletynu, wzbudziły wielkie zainteresowanie, a po części i obawy, czy ich wprowadzenie nie wpłynie na podniesienie konkurencyjności portu w Hamburgu w stosunku do Gdyni.

Jak z poniżej przytoczonej analizy zobaczymy, obawy te, jeśli chodzi o opłaty portowe, nie znajdują potwierdzenia, z zestawienia bowiem wynika, iż Gdynia pod tym względem jest o wiele tańsza od Hamburga. Zresztą, jak już zaznaczyliśmy w poprzednim artykule, chodziło w Hamburgu przedewszystkiem o uproszczenie systemu opłat, co też w znacznym stopniu osiągnięto.

Dane porównawcze, służące za podstawę naszych wywodów, oparte są na stawkach nowych opłat portowych w Hamburgu, obowiązujących z dn. 15. bm. oraz stawkach opłat portowych w Gdyni, ustalonych rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 21 stycznia 1932 roku.

Brzegowe (Kaigeld) w Hamburgu składa się z opłaty od wagi towaru i opłaty od pojemności statku. — Opłata od wagi wynosi za każde 100 kg towarów przeładowanych statków w komunikacji z portami europejskiemi, Maderą, Wyspami Kanaryjskiemi, portami morza Śródziemnego, Czarnego i Azorskiego, z wyłączeniem Azorów, — na wejściu i wyjściu 7 fenigów; dla statków w komunikacji z innemi portami: na wejściu 12 fenigów, na wyjściu 15 fen. — Opłata od pojemności wynosi za 1 metr^3 i każde rozpoczęte 24 godziny postoju dla statków o pojemności netto do 1000 m^3 — 2 fen: 1001 do 3000 m^3 — 3 fen; 3001 do 6000 m^3 —4 fen: itd. W Gdyni opłaty te odpowiadają opłacie od ładunku i opłacie przystaniowej. — Jak wiadomo, opłaty od ładunku w Gdyni różnią się zależnie od rodzaju towaru i wynoszą od 25 gr do 100 gr za 100 kg. Opłata przystaniowa wynosi 8 gr za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę. Jeżeli weźmiemy najniższą opłatę od wagi towaru fen. 7 za 100 kg w Hamburgu i najwyższą opłatę od ładunku w Gdyni, to z zestawienia tych opłat wynika, że za 1000 kg towaru płaci się w Hamburgu najmniej RM 0.70 czyli zł 1.47 (po kursie 1 RM=zł 2,10).

Stosunek pobieranych w Hamburgu opłat od pojemności netto do gdyńskiej opłaty przystaniowej wykazuje poniższe zestawienie. Za podstawę do obliczeń przyjęto następujące dane:

I statek: pojemność netto 843 m^3, długość 65 m
II statek: pojemność netto 1.043 m^3, długość 64 m
III statek: pojemność netto 5.435 m^3, długość 100 m
IV statek: pojemność netto 8.248 m^3, długość 126 m
V statek: pojemność netto 12.057 m^3, długość 136 m

Stosunek opłat:

I à 2 fen. = RM 16.90 = zł 35.49 —
w Gdyni à 8 gr = 5,20
II à 3 fen. = RM 31.29 — zł 65.71 —
w Gdyni à 8 gr = 5,12
III à 4 fen. =RM 217.40 — zł 456.54 —
w Gdyni à 8 gr = 8,—
IV à 5 fen. — RM 412.40 = zł 866,04 —
w Gdyni à 8 gr = 10,08
V à 6 fen. = RM 723.42 = zł 1.519,18 —
w Gdyni à 8 gr = 10,88.

To porównanie mówi samo za siebie. — W Hamburgu zatem musi kapitan statku starać się o szybki przeładunek i opuszczenie portu, w przeciwnym bowiem razie koszty wzrastają kolosalnie. Trzeba też mieć na uwadze, że jest to tylko jedna pozycja rachunku za pobyt statku w Hamburgu, do której dochodzą jeszcze opłata za pilotaż, za wejście i wyjście, za światła i boje itp. Tej ostatniej opłaty w Gdyni nie pobiera się. Inne opłaty są w Gdyni również niższe, niż w Hamburgu. Np. za statek o pojemności poniżej 1000 ton pojemności netto pilotaż w Hamburgu wynosi minimum 45,— RM, a w Gdyni zł 30,—, przyczem w Gdyni obniża się tę

opłatę o 50%, o ile jest to statek w komunikacji regularnej.

W dziedzinie **składowania** towarów, jest Gdynia również tańsza od Hamburga. — W Hamburgu wszelkie towary są zwolnione od opłat za składowanie przez 3 dni po dniu złożenia do magazynu przed załadowaniem na statek, albo po wyładowaniu. Po upływie tego terminu liczy się za każdy dzień i 100 kg towarów — z wyjątkiem zbóż, nasion oleistych, mąki, nasion strączkowych, nawozów sztucznych i pasz — po 2 fenigi. Za ustawowe dni świąteczne nie liczy się składowego. W Gdyni liczy się składowe nie od wagi towaru, a od zajętej powierzchni magazynu.

Różnice kosztów składowania w Hamburgu i Gdyni uwidocznią nam niżej podane tabele. Pierwsza z nich odnosi się do towarów masowych, druga do drobnicy. W stawkach hamburskich uwzględniono 3 dni wolnego składowego oraz dni świąteczne. W stawkach gdyńskich wzięto pod uwagę opłaty za składowanie towarów masowych i drobnicowych w magazynach I strefy. Należy tu podkreślić, że tabela opłat za składowe w Gdyni wynosi za pierwsze 5 dni po 4 gr. za m^3, a za następne 8 dni po 8 gr. za m^3.

I. Składowanie towarów masowych.

Przyjmuje się, że na
1 m^2 składa się 1 tonę towaru.
2 m^2 składa się 2 tony towaru,
3 m^2 składa się 3 tony towaru.
4 m^2 składa się 5 ton towaru.

Dla stawek hamburskich stosowano opłatę RM 0.01 za 100 kg i dzień, pobierane np. za nawozy sztuczne. — Opłaty w tabeli wyrażone są w groszach, w liczniku dla Gdyni, w mianowniku dla Hamburga, przyczem przyjęto, że 1 RM = 2,— zł.

kg	10 dni	20 dni	30 dni	40 dni
1000	40/180	90/300	150/460	230/640
2000	80/360	180/600	300/920	460/1280
3000	120/540	270/900	450/1380	690/1920
5000	160/900	360/1500	600/2300	920/3200

II. Składowanie towarów drobnicowych.

Do obliczenia stawki hamburskiej (w mianowniku) stosowano opłatę RM 0.02 za 100 kg i dzień.

kg	5 dni	10 dni	15 dni	20 dni	30 dni
100	20/8	60/24	116/40	196/56	336/92
200	20/16	60/48	116/80	196/112	336/184
500	20/40	60/120	116/200	196/280	336/460
1000	20/80	60/240	116/400	196/560	336/920

Z tej tabeli wynika, że w Hamburgu opłata za składowanie jest tylko przy 100 i 200 kg — bez względu na czas składowania — niższa niż w Gdyni.

Zestawienie porównawcze **kosztów przeładunku** w Hamburgu i Gdyni przedstawia pewne trudności przedewszystkiem dlatego, że w Hamburgu obowiązuje taryfa Zarządu Nabrzeży, który wykonuje prace przeładunkowe, w Gdyni natomiast Urząd Morski nie zajmuje się przeładunkiem, a opłaty za przeładunek pobierane przez ekspedytorów w Gdyni, wykazują wielką rozbieżność.

Z przytoczonych zestawień opłat portowych wynika więc, że port gdyński jest znacznie tańszy w porównaniu z Hamburgiem.

Przewaga, a jednocześnie atrakcyjność portu hamburskiego polega na większej bez porównania liczbie połączeń okrętowych z całym światem, na większej częstotliwości odjazdów i przyjazdów statków w komunikacji z poszczególnemi portami, — wreszcie na świetnie zorganizowanym ruchu wagonów zbiorowych, ułatwiającym w nader skuteczny sposób transport cennych przesyłek drobnicowych.

E. Wojciechowski.

SPRAWY TURYSTYCZNE

KURS WAKACYJNY W KOPENHADZE.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym urządza się w Kopenhadze kurs wakacyjny języka i kultury duńskiej i to w czasie od dnia 1 do 30 sierpnia rb. Kurs ten, służy nietylko celom oświatowym, lecz w równej mierze i turystycznym przez urządzanie wycieczek pod kierownictwem rutynowanych przewodników.

Bliższych informacyj o tym kursie udzielić może referat turystyczny naszej Izby.

WYDAWNICTWA

Państwowy Instytut Eksportowy wydal ostatnio pracę Dr. Inż. D. J. Tilgnera p. t. Racjonalne opakowanie towarów. Praca ta, zawierająca około 200 stron druku, daje szczegółowe wskazówki co do sposobów opakowania rozmaitych towarów. Wskazówki te mają szczególnie doniosłe znaczenie dla eksporterów polskich, bowiem w wielu wypadkach opakowanie towarów odgrywa znaczenie decydujące na wprowadzenie ich na rynki zagraniczne, nie mówiąc już o roli należytego opakowania dla samego transportu. Cena wydawnictwa wynosi zł 6,50 z przesyłką. Opłatę można uiszczać na konto P. K. O. Informatora Eksportowego Nr. 6383.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 8 — 25. III. 1934

NIEZNANY PRZEMYSŁ W GDYNI.

Nieznanym, bo nieistniejącym dotąd przemysłem w Gdyni, jest przemysł smażenia ryb morskich. Kolebką tego przemysłu jest Anglja, gdzie smażarnie, czyli restauracje rybne pokrywają gęstą siecią miasta i wsie, przyczyniając się do masowego spożycia ryb morskich. Przemysł smażenia ryb jest odbiorcą głównym świeżych ryb morskich i zużytkowuje przytem odpowiednie ilości tłuszczów wraz z ziemniakami, dając zatrudnienie przemysłowi wytwarzającemu kuchnie (opalane węglem, gazem czy elektrycznością.) Kapitały zaangażowane w tym przemyśle są bardzo poważne i dają zatrudnienie tysiącom osób.

Niemcy starając się zwiększyć spożycie ryb morskich skierowali w ostatnich latach specjalne wysiłki celem rozbudowania przemysłu smażarniczego.

Smażarnia ryb morskich jest to restauracja, w której podaje się smażone ryby morskie wraz ze smażonemi ziemniakami. Dania takie mogą być również zabierane w torebkach do domu, czy też rozwożone do miejsc odległych od restauracji. Główną zaletą takiego pożywienia to jego taniość i wartość odżywcza.

Jeżeli chodzi o Gdynię to obecny okres specjalnie nadaje się do założenia takiej smażarni ryb morskich, ze względu na masowe połowy tanich dorszy i flądér. Ryby te mogą być dostarczane regularnie i w stanie świeżym z Chłodni Rybnej, czyli podstawowy warunek powodzenie takiej restauracji jest zagwarantowany. Smażarnia stanie się z czasem bardzo poważnym odbiorcą tych ryb morskich, nie znajdujących narazie odbiorców. Smażarnia stanie się najlepszym propagatorem spożycia ryb morskich w okresie letnim, kiedy to odwiedzają Gdynię wielkie ilości osób z głębi kraju.

Znaczenie takiej restauracji ryb smażonych będzie specjalnie duże dla wielkiej rzeszy robotników, dla których tania i pożywna porcja ciepłego obiadu złożonego ze smażonych ryb z ziemniakami będzie nie małą atrakcją po ciężkiej pracy portowej. Do najdalszych zakątków portu, do każdego statku gdzie pracują robotnicy dotrzeć można z tym nieznanym narazie na terenie Gdyni posiłkiem.

Kapitał wymagany na założenie takiej smażarni jest nieznaczny, ryzyko minimalne, odpowiednich fachowców dostać również nietrudno, co w rezultacie zapewni powodzenie tej nieznanej placówce na terenie Gdyni.

Czekać należy jedynie na inicjatywę prywatną, przed którą stoi otworem nowy warsztat pracy, nowe możliwości zarobkowania.

Kto wie czy udana próba na terenie Gdyni nie pociągnie za sobą zakładanie dalszych restauracyj ryb smażonych w większych ośrodkach miejskich w głębi kraju.

Powodzenie tej akcji zapewni naszemu rybołówstwu morskiemu spożycie tych ryb morskich, które narazie nie znane są wewnątrz kraju, udostępniając dary naszego morza najszerszym warstwom ludności.

Bronisław Sotkowski.

KRONIKA

— OGRANICZENIE POŁOWÓW SZPROTA nastąpiło w tych dniach z powodu braku zapotrzebowania na te ryby. Rybacy w Gdyni łowią teraz od 1.000 kg do 1.500 kg na kuter stosownie do siły motoru. Kutry z Helu otrzymały polecenie łowienia tylko po tysiąc kilogramów na statek. Należy zaznaczyć, że jeden kuter rybacki może złowić w czasie jednego wyjazdu na morze nawet 10.000 kg szprotów, a obecnie łowi dziesięć procent swojej możliwości.

Jeżeli więc dotychczas zawsze było za mało szprotów, to po nastaniu dni cieplejszych wędzarnie na wybrzeżu ograniczyły pracę, nie mając już tak wiele zamówień z kraju.

Polityka zmniejszania połowów szprota ma swoje dobre zalety w tem, że niema nadmiaru szprotów, tylko łowi się tyle, ile wynosi zapotrzebowanie, wskutek czego rybacy zawsze otrzymują dobre ceny. Ostatnio płacono rybakom dziesięć złotych za sto kilo szprotów świeżych.

— DALSZE WYJAZDY RYBAKÓW Z GDYNI I HELU NA BORNHOLM (KOŁO DANJI). Ograniczenie połowów na szproty zmusiło silniejsze kutry z Gdyni do wyjazdów na pełny Bałtyk, do Bornholmu na połów flądér i dorszy. Czas od wyjazdu z Gdyni do powrotu wynosi cztery dni do jednego tygodnia.

Dnia 1 marca kuter Krügera z Gdyni przywiózł około 4.000 kg flądér i dorszy. Trzy dalsze kutry (Ewa, Krüger, Nadolski) wyładowały w dniu 1 marca razem 12.200 kg ryb, z czego 3.500 kg dorszy, a resztę flądér. Kuter z Helu (Piechockiego) przywiózł dnia 17 marca do portu rybackiego około 5.000 kg ryb, z czego 1.500 kg dorszy.

W poniedziałek 19 marca wyjechały na połowy bornholmskie trzy kutry z Gdyni i trzy kutry z Helu.

Cena płacona rybakom spadła obecnie nieco i tak: za duże flądry płacono za jeden kilogram 50 gr (poprzednio 80 gr.), za małe flądry 40 gr. zamiast 60 gr, za szole (gatunek flądér) 20 gr, zamiast 40 gr. za dorsze 30 gr, zamiast 50 gr.

— ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁN. przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek Żeglugi Polskiej Chorzów, dnia 14 marca w ilości 708/1 beczek. Są to już ostatnie zapasy śledzi solonych firmy Mewa, podczas gdy firma Mopol wstrzy-

muje się obecnie z przewożeniem swych zapasów śledzi z Holandji do Polski.

— IMPORTOWANE ŚLEDZIE SOLONE wyładował statek Bjorvik w dniu 19 marca do magazynów tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej w ilości 1.601/1 i 149/2 beczek. Są to śledzie yarmudzkie przywiezione z Anglji na statku estońskim.

— KUTRY Z DANJI PRZYJEŻDŻAJĄ Z RYBAMI DO GDYNI — ponieważ w swoim kraju nie mogą dogodnie spieniężyć połowów. Przybył już drugi kuter w ostatnich tygodniach. Pierwszy kuter sprzedano zaraz w Gdyni, a niska cena zapłacona przez polskiego rybaka okazała się jednak nie bardzo korzystna, bo kuter jest słabo zbudowany i stary, a motor zużyty wymagać będzie ciągłych remontów. Drugi kuter przybył do portu rybackiego w Gdyni w dniu 15 marca przywożąc 5.300 kg fląder i 200 kg dorszy. Rybak z Danji nie wiedząc zapewne, że żyjemy w okresie ogólnie panującego systemu kontyngentów i zezwoleń przywozu i barjer celnych, przybył do Gdyni nie mając odbiorcy i wszystkich potrzebnych dokumentów. I zapewne rybak duński byłby musiał wyrzucić cały swój połów z powrotem do morza, gdyby nie wysiłki firmy handlowej w Gdyni, która chcąc uratować go od straty, pokonała wszelkie trudności i oclıła cały transport. Zadowolony rybak czeka obecnie na nabywcę na swój kuter, który ofiaruje polskim rybakom za cztery tysiące złotych. Pierwsza próba zrobiona z zakupem kutra duńskiego w ostatnim czasie wykazała, że te tanie kutry z Danji okazują się najdroższe, i dlatego należy być ostrożnym przy takich transakcjach.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	27. 3.	31. 3.	4. 4.	—	7. 4.
Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4. s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	26. 3.	28. 3.	31. 3.
Irene	3. 4.	9. 4.	3. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 3. — z Gdańska 31. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 1. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Erna — z Gdyni 9./10. 4. — z Gdańska 9./10. 4.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Akershus — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Bretagne — z Gdyni 6. 4. — z Gdańska 5. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów
(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 28. 3.
s/s Borgholm — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 4. 4.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Iwan — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 3. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Borgholm — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 4. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 28. 3. — z Gdańska ca 28. 3.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 28. 3. s/s Irene — z Gdańska 9. 4

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton
s/s Little Evy — z Gdyni ca 25. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Borkum	24. 3.	27. 3.	31. 3.
Hinrich	28. 3.	31. 3.	3. 4.
Eberhand	31. 3.	3. 4.	7. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	7. 4.	10. 4.	—
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 30. 3.
s/s Cieszyn lub substytut — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 6. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe			26. 3.	28. 3.
Pylades			29. 3.	31. 3.
Butt	24. 3.	27. 3.	3. 4.	5. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	27. 3.	30. 3.	6. 4.
Cieszyn lub substyt.	3. 4.	6. 4.	11. 4.
Tczew	10. 4.	13. 4.	20. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 5. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 25./26. 3. — z Gdańska 28. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.
s/s Warszawa — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 28. 3. — z Gdyni 29. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3. s/s Minorca — z Gdyni 30./31. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4. s/s Tiber — z Gdyni 16. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 16. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 28. 3. — z Gdańska 27. 3. s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14./16. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 14.—16. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 28. 3. — z Gdańska 27. 3.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 31. 3.
s/s Roland — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 6. 4.
m/s Erland — z Gdyni 11. 4. — z Gdańska 12. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 2. 4. s/s Sagaporack — z Gdyni 9. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 29. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdańska ca 9. 4. — z Gdyni ca 11. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardonus — z Gdyni 31. 3. s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia „	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.		s/s Scanstates 5. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanyork 13. 4.
		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 16. 3.	s/s Pułaski 28. 3.
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 18. 3.	s/s Pułaski 28. 3.
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	27. 3.	31. 3.	4. 4.	—	7. 4.
s/s Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Hinrich	28. 3.	31. 3.	3. 4.
s/s Eberhand	31. 3.	3. 4.	7. 4.
s/s Brake	7. 4.	10. 4.	14. 4.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	4. 4.	7. 4.	10. 4.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk lub susbstytut 31. 3. z Rotterdamu — s/s Chorzów 14. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	24. 3.	27. 3.	3. 4.	5. 4.
Oscar Friedrich	—	31. 3.	5. 4.	7. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 28. 3.

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	22. 3.	26. 3.	28. 3.	31. 3.
Irene	30. 3.	3. 4.	5. 4.	9. 4.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	22. 3.	25. 3.	27. 3.
s/s Warszawa	5. 4.	8. 4.	10. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	29. 3.	2. 4.	4. 4.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	22. 3.	25. 3.	28. 3.
s/s Lwów	29. 3.	1. 4.	4. 4.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Topeca	18. 2.	28. 2.	—	—	29. 3.
m/s Vasaholm	20. 2.	2. 3.	10. 3.	—	15. 4.
m/s Toledo		5. 3.	17. 3.	23. 3.	17. 4.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11. 4.
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	27. 4.	29. 4.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Termin wyjścia Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
s/s Erland	10. 3.						19. 3.	11. 4.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Termin wyjścia Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.
s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.

„NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY
ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.
GDYNIA, ul. Portowa
Telefon nr. 1901, 1826, 1303,

Specjalność:
Transporty towarów masowych jak: złom, cement, węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH



G D Y N I A
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758
TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.